「旅客に周知すべき安全情報に関する一般指針の一部改正に関するパブリックコメント」
の結果について

令　和　８　年　８　月
国 土 交 通 省 航 空 局
安全部航空安全推進室

国土交通省では、令和8年7月8日（水）から令和8年8月7日（金）までの期間において、「旅客に周知すべき安全情報に関する一般指針の一部改正に関するパブリックコメント」に関する意見の募集を行いました。その結果、本件に関して計6件のご意見をいただきました。

いただいたご意見の概要及びそれに対する国土交通省の考え方は別紙のとおりです。

なお、とりまとめの都合上、いただきましたご意見のうち、同趣旨のものは適宜集約のうえお示ししております。また、本件に直接関係が無かったご意見についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

今回の意見募集にあたり、貴重なご意見をお寄せいただき、厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

ご意見の概要及び国土交通省の考え方　　別紙

番号	ご意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	「シートベルトサイン」という名称だと、これが点灯していない時は、シートベルトをしなくてもよい印象を受ける。 したがって、この名称を「離席禁止サイン」などのように改めるべきである。	本改正では、シートベルトサインが消灯している場合であっても、着席中は常時シートベルトを着用することを明確化することとしております。 このため、ご指摘のような名称変更は必要ないものと考えており、原案のとおりとします。	無
2	本改正においてシートベルトサインが点灯していない場合でも着席中は常時シートベルトを着用すること等を明示するとありますが、複数の旅客会社において既にそれらの案内は行われています。これは、国土交通省から旅客会社に対して通知等がされていたからなのか、旅客会社独自の取り組みなのかいずれになるでしょうか。 一方で離席中における突発的な揺れに対する具体的な対処法について明示されておらず、指針として不十分と思われます。具体的な対処法を明示してはいかがでしょうか。	航空会社においては、これまでも乱気流による負傷防止の観点から、着席中のシートベルト着用等について周知が行われてきたところです。また、国土交通省も、乱気流による負傷事案の未然防止及び被害軽減を図るための対応を航空会社に要請してきたところ、本改正により明確化することといたしました。 その上で、ご意見を踏まえまして、対処方法の具体例として以下の内容を追加することといたしました。 「例えば、とっさの場合につかまることができる手すり等の位置や、通路ではしゃがむなど姿勢を低くしてひじ掛けを抱え込むことなどの情報を提供すること。」	有
3	1.「適切な時期」の具体例をガイドラインに追記する 新設される突発的な揺れに対するアナウンスのタイミングについて、指針やガイドライン(運輸安全委員会ダイジェストを参考にした項目など)の中に具体的な目安を数行追記するだけ	1. 旅客への周知のタイミングについては、運航形態、飛行時間、客室サービスの実施状況等によって最も効果的な時期が異なることから、本指針では一律の時期を定めず「適切な時期」としております。	無

	で、現場の迷いを解消できます。 改善案:「適切な時期(例:巡航高度に達し水平飛行に移った直後、あるいは機内サービスを開始する前など)」といった具体例を明記する。 2.「離席中の対処方法」を安全のしおりの記載事項に加える 口頭の機内放送だけで「離席中の対処方法」を理解させるのは難しいため、「安全のしおり」の視覚情報を活用するのが効果的です。3-2 の「安全のしおりへの記載事項」の項目にこれを追加することは、書面の書き換えだけで済むため比較的容易です。 改善案: 安全のしおりへの記載事項(3-2 a)に、「(7) 離席中における突発的な揺れに対する負傷防止のための対処方法(イラスト等による明示が望ましい)」という項目を 1 行追加する。 3. 安全のしおりの猶予期間に「最終期限(デッドライン)」を設ける 現行の案にある「次に安全のしおりを改訂するまで従前の例によることができる」という文言の末尾に、最終的な期限を書き加えるだけで、新旧のしおりが長期間混在するリスクを容易に防げます。 改善案:「ただし、本指針の適用から＊年(または令和＊年＊月＊日)までを期限とする」という一筆を附則第 2 項の末尾に追加する。 4. 施行時期を 1 から 2 ヶ月後ろ倒しにする パブリックコメントの締め切り(8 月 7 日)から、同じ「8 月」の中に公布・施行を詰め込むスケジュールはあまりにタイトです。この日付の設定を少しずらすだけで、手続きの形骸化を防ぎ、航空会社側の準備期間を確保できます。 改善案: スケジュールを「公布:令和 8 年 8 月、施行:令和 8 年 10 月(または 11 月)」のように変更し、施行までに 1 から 2 ヶ月の周知・準備期	各航空会社において、運航の実態を踏まえ最も効果的なタイミングで実施していただくことが適当と考えており、原案のとおりとします。 2. 離席中における突発的な揺れへの対処方法については、運航の状況や客室内の状況等に応じて適切な周知内容が異なることから、客室乗務員による適時適切な周知を求めることが適当と考えており、原案のとおりとしますが、今後の参考にさせていただきます。 3.安全のしおりの改訂時期は、機材運用や印刷物の更新時期等について航空会社ごとに状況が異なることから、ご指摘のような一律の期限を設けることはせず、本改正にあたり航空会社とも協議した上で、経過措置を設けております。 4. 本改正については、航空会社からの意見も踏まえ、運航規程等への反映に対する経過措置を指針適用後3か月間設けることとしております。また、安全のしおりについても上述のとおり経過措置を設けておりますので、時期については原案のとおりとします。	

	間(クッション期間)を設ける。		
4	1.「一般事項に関する安全情報」について (1)②着席及び地上移動中を含め着席中は常時シートベルトの着用という文章がわかりづらく感じるため次の検討をお願いしたい。 案 1:「②着席及びシートベルトの着用(地上移動中を含め、常時)」に変更する。 案 2:「②着席すること」と「③地上移動中を含め、常時シートベルトを着用すること」に分ける。 2.「安全のしおり」の移行期限に上限を設定(文言追加のみ) 対象箇所: 附則第 2 項(安全のしおりの経過措置) 改善案:「次に安全のしおりを改訂するまで従前の例によることができる」という文言の末尾に、「ただし、本指針適用後○年以内に限る」という猶予の上限を追加します。これにより、航空会社への突発的な印刷コスト負担を避けつつ、古いしおりが何年も放置されるリスクを確実に防ぐことができます。 3.「適切な時期」の目安をガイドライン等に明記 対象箇所: 2-2(3)の柱書(突発的な揺れに備えた周知タイミング) 改善案: 本文に「離陸後の水平飛行移行時など」と加えるか、あるいは同時に策定されるガイドライン側に「巡航中の定時アナウンスの基本構成に組み込むことが望ましい」といった目安を明記します。現場の客室乗務員が毎便の運用で判断に迷うのを防げます。 4. 意見公募の提出先表記にワンクッション挟む 対象箇所: 意見公募要領の「3. 意見の提出先・提出方法」	1. ご意見を踏まえまして、該当箇所について、 ②着席すること。 ③地上移動中を含め、着席中は常時シートベルトを着用すること。 に修正いたします。 2. 安全のしおりの改訂時期は、機材運用や印刷物の更新計画等について航空会社ごとに状況が異なることから、ご指摘のような一律の期限を設けることはせず、本改正にあたり航空会社とも協議した上で、経過措置を設けております。 なお、本改正に係る内容については、客室乗務員による旅客への周知等により対応可能であることも踏まえたものとなります。 3.運航形態、飛行時間、客室サービスの実施状況等によって最も効果的な時期が異なることから、一律の目安を定めることは適当ではないと考えております。 4. ご意見いただきました意見公募要領の提出先については、意見募集の実施に必要な情報は記載されており、提出先を特定する上で支障はない	有

	改善案: 郵送の提出先である「国土交通省航空局安全部安全政策課あて」の後に、「(航空安全推進室　扱い)」などと併記します。問い合わせ先(航空安全推進室)と窓口名が異なることによる、提出者の小さな混乱や誤送を防ぐ親切な配慮です。	ものと考えておりますが、いただいた内容については、今後の意見募集手続を実施する際の参考とさせていただきます。	
5	公共交通機関における安全確保および利用マナーの啓発と体制強化に関する意見書 1. 背景と目的 現在、公共交通機関における利用者間のトラブルや安全上のリスクが増加している。特に、外国人観光客の増加に伴い、文化的な背景の違いからくる行動規範の認識齟齬が、重大な事故や運行の妨げを招くケースが散見される。本意見書では、事故防止と企業を守る体制構築という二つの観点から、具体的な施策を提案する。 2. 安全運転・公共マナーの徹底に関する周知・啓発 以下の行為については、重大な事故や利用者の負傷、心理的不快感を与える可能性があるため、明示的に禁止事項として周知を徹底すべきである。 ・車内での迷惑行為の禁止: 電車内でのダンス、動画撮影など、周囲の迷惑となるパフォーマンス行為。 ・公共の場にそぐわない休息態度の禁止: 新幹線や走行中の車両において、座席の机や前席ヘッドレストに足を上げて休む行為。	本意見募集は「旅客に周知すべき安全情報に関する一般指針」の改正に関するものであり、いただいたご意見については、本指針の改正範囲を超える内容を含んでおります。このため、本改正への反映は行いませんが、公共交通機関における利用者マナーや安全対策全般に関するご意見として、今後の参考とさせていただきます。	無

	3. 外国人利用者への配慮と企業側の責任範囲 　現状、多くの外国人利用者が日本の公共交通機関におけるマナーやルールを十分に認識していない可能性がある。 ・過失責任の考え方: ルールを知らないまま行動しているケースに対し、直ちに企業へ過失責任を問うことは、企業側にとって過酷な負担となる。 ・文化的背景の認識: 海外では訴訟が一般的であり、権利意識やマナーに関する日本人との感覚のズレが存在することを企業側も十分に把握すべきである。 ・企業を守る体制の構築: 単にルールを掲示するだけでなく、多言語対応のガイドライン作成や、視覚的なピクトグラムを用いた周知を行い、「知らなかった」という事態を極力減らすことで、結果として企業が不当な損害賠償リスクから守られる体制を構築すべきである。 4. 避難の妨げとなる荷物の制限 　公共交通機関における大きな荷物（キャリーケース等）が通路を塞ぐ問題は、有事の際に避難の妨げとなる極めて深刻な課題である。 ・禁止または制限の明文化: 車内通路を塞ぐような巨大な荷物の持ち込みについては、緊急時の避難路確保を優先し、明文化された基準に基づき、禁止または適切な配置の義務化を行うべきである。 5. 結語 　公共交通機関は、誰もが安全に利用できる環境であってこそ公共性を保つことができる。企業側には、単なる利便性の追求にとどまら		

	ず、利用者の安全を確保しつつ、自社のリスクを管理するための毅然としたルールの周知と運用を強く期待する。		
6	本改正の適用期日は、事業者にとって極めて重要ですが、その点、公示された案では記号を用いて伏せ字とされ、示されていません。これでは、命令等の案が具体的かつ明確であるとは言えず、本意見募集手続は行政手続法第39 条第 2 項に違反しています。適用期日を明らかにして再度意見募集手続を行ってください。 また、内容においても、既存の命令等について誤字の修正を行うとしながらも、加える規定について適切ではない用字がありますから、修正した上で再度意見募集手続を行ってください。 2の1（1）コメ1「以降」「対しても同じ」は「以下」「ついて同じ」	発行及び適用時期を概要紙でお示ししているとともに、経過措置の期間については、航空会社からの意見も踏まえ、運航規程等への反映を考慮し適用後3か月間（安全のしおりに係るものを除く。）を設けることとしております。 ２－１（１）※1 についてはご指摘のとおり修正いたします。なお、改正内容の趣旨を変更するものではありませんので、本修正をもって改めて意見募集を実施することは考えておりません。	有

※取りまとめの都合上、いただいたご意見は整理・要約等を行った上で掲載している場合があります。